II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 4 octobre 1995

concernant l'aide accordée par la Région flamande de Belgique au constructeur de camions DAF

(Les textes en langues française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(96/75/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93 paragraphe 2 premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62 paragraphe 1 point a),

après avoir donné aux parties intéressées, conformément aux articles susmentionnés [1], la possibilité de présenter leurs observations,

considérant ce qui suit :

I

Par lettre datée du 2 décembre 1993, la Commission a informé le gouvernement belge de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité à l'égard des interventions de la Région flamande de Belgique en faveur de la nouvelle société DAF et de l'aide éventuelle octroyée lors de la dissolution de l'ancienne société, et l'a invité à présenter ses observations dans un délai d'un mois à compter de la date de ladite lettre.

En ouvrant la procédure, la Commission exprimait de sérieux doutes quant à la compatibilité des aides en question avec le marché commun, et ce pour les raisons suivantes :

— les interventions publiques visaient une société en difficulté exerçant ses activités dans un secteur qui souffre de surcapacité,

— les investissements publics dans la nouvelle société DAF (apport de fonds propres et octroi d'un prêt à risque) pourraient ne pas être conformes à la pratique normale d'une société opérant en économie de marché,

— le transfert, de l'ancienne à la nouvelle société DAF, de prêts consentis aux conditions du marché et partiellement couverts par une garantie de l'État n'a donné lieu au prélèvement d'aucune prime,

— les conditions de vente des actifs de l'ancienne société DAF et le rôle des autorités publiques peuvent laisser penser que la nouvelle société a bénéficié d'un avantage financier, sous forme d'un prix d'achat réduit de ces actifs.

Enfin, l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile étant applicable en l'espèce, la Commission indiquait que l'attribution de l'aide pouvait être soumise à des conditions strictes. Celles-ci ne pourraient être imposées qu'au moyen d'une décision finale, prise au terme de la procédure applicable.

II

Suite à l'ouverture de cette procédure, la représentation permanente de la Belgique a d'abord présenté les observations du gouvernement régional flamand dans une lettre datée du 23 février 1994, puis a transmis, dans un second courrier daté du 12 octobre 1994, des informations complémentaires communiquées par les autorités flamandes en réponse au questionnaire détaillé de la Commission du 14 juin 1994.

[1] JO n° C 31 du 2. 2. 1994, p. 4.

Afin de préparer sa visite aux usines DAF de Westerlo et d'Eindhoven, la Commission a demandé des renseignements supplémentaires dans sa lettre du 14 novembre 1994 adressée à la fois aux autorités flamandes et au gouvernement néerlandais. Par lettre datée du 23 janvier 1995, le gouvernement néerlandais a apporté les précisions requises. Les deux visites ont eu lieu le 30 janvier 1995 et ont été suivies par une réunion finale entre la Commission, les autorités des deux États membres et la direction de la société DAF à Eindhoven le 1er février 1995.

Par télécopie adressée le 6 février 1995, la Commission a soulevé quelques derniers points auxquels les autorités flamandes et néerlandaises ont répondu lors de leur réunion avec les services de la Commission le 14 février 1995.

Le 6 mars 1995, une autre réunion s'est tenue entre la Commission et ces autorités, qui portait sur les circonstances de la mise sous administration judiciaire de DAF NV et de son rachat par DAF Trucks NV. Lors de la discussion, la Commission a soulevé certaines questions concernant ces procédures. Les réponses datées du 23 mars 1995 des conseillers juridiques de l'État néerlandais ont été adressées le même jour à la Commission par télécopie. Les autorités belges n'ont présenté officiellement aucune observation lors de ces réunions consacrées à la procédure de redressement judiciaire aux Pays-Bas.

III

Par lettre datée du 16 février 1994, la Commission invitait le gouvernement belge à lui faire part de ses observations concernant les commentaires qu'elle avait reçus le 30 novembre 1993 de la société Klesch & Company Limited. Cette société indiquait qu'elle avait fait une offre — subordonnée aux modalités du contrat — aux administrateurs judiciaires le 24 février 1993 concernant les actifs rachetés par la suite par la société DAF Trucks NV. Cette offre avait été rejetée selon elle parce que les administrateurs souhaitaient vendre ces actifs à un groupe emmené par l'État à des prix inférieurs à ceux du marché.

Le gouvernement belge a répondu dans une lettre datée du 12 octobre 1994, faisant valoir essentiellement qu'il n'avait jamais eu connaissance d'une telle offre.

Le 28 février 1994, plusieurs actionnaires de DAF Trucks NV, à savoir le groupe VDL, Nationale Nederlanden, DAF Trucks NV et Evicar, ont présenté leurs observations à la suite de l'ouverture de la procédure. Entre-temps, la Commission avait reçu également certains commentaires de DAF Trucks NV et des administrateurs judiciaires néerlandais qui se disaient prêts à envoyer d'autres informations si nécessaire. Par lettre datée du 1er juin 1994, la Commission a adressé une demande en ce sens aux administrateurs, qui lui ont répondu le 1er août 1994.

Ces commentaires, qui allaient tous dans le sens du point de vue exprimé par le gouvernement belge, ont été transmis pour observations à ce dernier le 18 mai 1995. Il n'y a pas eu de réaction officielle.

La Commission n'a pas reçu d'observations d'autres parties intéressées ni des autres États membres suite à la publication de l'ouverture de la procédure prévue par l'article 93 paragraphe 2 du traité au *Journal officiel des Communautés européennes.*

IV

Du point de vue des autorités flamandes, il convient, en ce qui concerne les concours des pouvoirs publics, de bien distinguer entre le prêt participatif et l'apport de fonds propres.

S'agissant du prêt participatif de 370 millions de francs belges, le gouvernement de la Région flamande a fait valoir qu'il avait été accordé par la NMKN, et non par la Région même, et qu'il n'était donc pas financé sur des ressources publiques et ne pouvait pas, de ce fait, recéler une aide d'État. La NMKN avait consenti un crédit d'équipement de 2,1 milliards de francs belges à une société belge, NV DAF Trucks, en 1984, laquelle avait été absorbée par DAF België NV ; le crédit avait donc été transféré à cette dernière en 1990. Lorsque celle-ci avait déposé son bilan le 26 février 1993, ce crédit était garanti par une hypothèse sur les biens immeubles et un nantissement sur le fonds de commerce — tous deux de premier rang — ainsi que par des garanties de l'État et de la Région flamande. Quand DAF Trucks Vlaanderen a racheté à son tour DAF België NV, un nouveau transfert de crédit a eu lieu, et 370 millions de francs belges ont été transformés en un prêt participatif. Cette partie transférée du crédit étant garantie par la Région flamande, la NMKN ne considère pas que le prêt soit subordonné ou qu'il comporte un risque. Par conséquent, si le prêt subordonné devait contenir un élément d'aide d'État, il ne pourrait s'agir que de la garantie publique couvrant ce montant. Toutefois, les autorités flamandes ont reconnu que l'octroi de prêts subordonnés n'est pas une pratique courante parmi les institutions financières belges et que la NMKN n'a accordé qu'un seul autre prêt de ce genre durant la même période.

En ce qui concerne la participation proprement dite de la Région flamande au capital de DAF Trucks NV, la société de portefeuille NV Truck Financiering, fondée et financée par le Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (ci-après dénommé « GIMV »), a contribué aux fonds propres de NV DAF Trucks Vlaanderen à hauteur de 251,3 millions de francs belges et fourni 743,2 millions de francs belges de capital à risque à NV DAF Trucks. La Région flamande détient ainsi une participation indirecte de 25,13 % dans la filiale belge et une participation directe de 10,78 % dans la société mère. Pour le gouvernement régional flamand, hormis la distinction entre les actions de type A et B, la prise de participation de la Région flamande a eu lieu dans des conditions équivalentes à celles des autres actionnaires. En outre, la Région

flamande a seulement cherché à acquérir des actions préférentielles de type A dans NV DAF Trucks et des actions de type B dans NV DAF Trucks Vlaanderen, qui sont aussi les actions à dividende prioritaire dans cette société. À partir du 1er janvier 2000, la distinction entre les actions A et B disparaîtra. Par ailleurs, la Région flamande, comme les autres investisseurs, a fondé sa décision sur un plan d'exploitation différent de l'ancien plan de restructuration, dont l'évaluation par des consultants extérieurs a montré qu'il offrait de bonnes perspectives de viabilité et de rentabilité. Enfin, les autorités flamandes attachent une grande importance aux intérêts régionaux et à la possibilité de maintenir une bonne part des emplois de la société DAF. Il ressort que la participation de la Région flamande n'a pas été acquise dans des conditions moins favorables que celles des autres actionnaires.

En ce qui concerne la question de la « succession légale », le gouvernement régional flamand fait observer que cela n'est le cas que si la totalité de l'actif et du passif sont transférés à la nouvelle société ; en l'occurence seuls les actifs ont été transférés, pour un montant de 75 millions de florins néerlandais, dont 3 millions ont été payés comptant et 72 par un transfert de dettes à la nouvelle société ; ce qui représente une forme normale de paiement. La NMKN, en tant que créancier privilégié, a donné son accord à cette forme de paiement à condition que l'hypothèque, le nantissement et la garantie de l'État et de la Région soient maintenus, ce qui a été le cas. Compte tenu des arguments qui précèdent, et étant donné que la nouvelle société ne produit plus une gamme complète de camions, le gouvernement régional flamand conclut que la question de la succession légale ne se pose pas en l'occurence.

Pour ce qui est de la prime de risque, liée au transfert à la nouvelle société de prêts en partie préférentiels et en partie subordonnés, assortis d'une garantie publique, les autorités flamandes font valoir que si la garantie de l'État et de la Région ont été maintenues, leur valeur totale a été ramenée à 1 014,6 millions de francs belges, le taux d'intérêt restant malgré tout à un niveau conforme à celui du marché. La partie subordonnée des prêts est couverte par la garantie de la Région flamande et le reste des crédits transférés, comme le crédit initial, par une hypothèque et un nantissement de premier rang en faveur de la NMKN et en partie par une garantie de l'État et de la Région. Le maintien de la garantie de la Région flamande a donné lieu au paiement d'une prime additionnelle qui a été acquittée, mais qui était basée seulement sur l'augmentation de l'encours de la garantie, c'est-à-dire 390 millions de francs belges. Conformément au régime d'aide approuvé, et compte tenu de la durée du prêt, une prime de 1,5 %, soit 5,975 millions de francs belges, a été facturée à la société et 0,5 % au bailleur de fonds.

En ce qui concerne le prix de vente des actifs belges et le rôle des autorités publiques dans cette affaire, le gouvernement régional flamand a souligné les points suivants.

— Conformément à la loi belge sur les faillites, la filiale belge a été déclarée en faillite le 26 février 1993 car le redressement judiciaire (surseance van betaling) n'existe pas. Trois administrateurs (curatoren) ont été nommés, qui ont été chargés de vendre les actifs de la société à un prix aussi élevé que possible et de répartir le produit de cette vente entre les créanciers. Ces administrateurs s'acquittent de ce mandat sous la surveillance d'un juge (rechter-commissaris). La loi garantit ainsi leur totale indépendance vis-à-vis de l'autorité publique.

— La rapidité de la vente correspond à une pratique normale puisqu'il s'agissait pour les administrateurs de vendre une société qui resterait en activité, ce qui se vend mieux en général qu'une entreprise ayant été démantelée.

— Les créanciers privilégiés sont tombés d'accord avec le prix de vente proposé de 75 millions de florins néerlandais et aucun autre créancier ne s'est élevé contre la vente envisagée.

— En janvier et en février 1993, beaucoup de publicité a été faite autour des difficultés de la société DAF, également au niveau international. Bien qu'ils en aient eu l'occasion, aucun autre acheteur potentiel ne s'est manifesté. Ni les administrateurs belges, ni le juge chargé de surveiller la procédure n'ont été informés d'une quelconque offre supérieure qui aurait été soumise aux administrateurs néerlandais pour les actifs de la société DAF située en Belgique.

— La vente des actifs de DAF België NV a été décidé le 2 mars 1993 à l'issue de réunions avec le président du tribunal de commerce compétent et le juge chargé de surveiller la procédure, sur la base de rapports d'experts indépendants transmis par les candidats au rachat de ces actifs. Soumis à la pression de ces acheteurs potentiels, les administrateurs n'ont eu d'autre choix que de demander l'accord du tribunal pour une vente au prix de 75 millions de florins néerlandais.

— L'avenir de DAF België NV était lié à celui de la société mère néerlandaise. La vente « en activité » de DAF België NV n'était possible que dans le contexte d'une vente globale d'au moins une partie des actifs de la société belgo-néerlandaise.

— Le prix de vente total des actifs est à la fois supérieur à leur valeur de liquidation et inférieur à leur valeur en activité (ou valeur de cession globale). En acceptant ce prix, on a pu au moins éviter la liquidation. La mission des administrateurs est de vendre le patrimoine de l'entreprise en faillite à un prix aussi élevé que possible, et c'est ce qu'ils ont essayé de faire.

En ce qui concerne le prix de vente des actifs rachetés par DAF Trucks NV, le gouvernement de la Région flamande a présenté les arguments suivants.

— Le prix de vente global des actifs néerlandais et flamands de DAF NV, qui a été fixé à 482 millions de florins néerlandais sur la base de rapports d'experts indépendants, est supérieur à leur valeur de liquidation (293,5 millions de florins néerlandais) mais inférieur à la valeur de cession globale (640 millions de florins néerlandais) fondée sur l'hypothèse de la poursuite des activités. La différence avec ce dernier montant s'explique à la fois par le fait que les nouveaux propriétaires envisageaient une réduction de la production, que seule une partie des actifs concernés restait en activité en raison du déclin de la société pendant la période de redressement judiciaire, qu'il fallait assumer également certaines obligations commerciales en même temps que certaines dettes, que le site d'Eindhoven devait être remis en état et 3 500 salariés réembauchés. Pour le gouvernement de la Région flamande par conséquent, le prix de vente reflétait honnêtement la valeur de marché et ne contenait pas d'élément d'aide d'État.

— Les actionnaires ont tous pris leur décision d'investir sur la base d'un plan d'exploitation dont la faisabilité a été évaluée par des consultants extérieurs. Ce plan n'est pas, comme l'a dit la Commission, le même que le plan de restructuration qui existait déjà lorsque la société a été mise en redressement (on se référait alors au producteur d'une gamme complète de véhicules utilitaires et non à celui de poids lourds et de camions de dimension moyenne seulement). Le plan d'exploitation confère à la nouvelle société de bonnes chances de viabilité et de rentabilité, ce qui explique que les investisseurs privés aient également souhaité participer.

— Les autorités flamandes attachent une grande importance aux intérêts de leur région et à la possibilité de maintenir une grande partie des emplois de l'ancienne société. DAF Trucks NV continuerait d'employer 3 500 personnes et maintiendrait la production de cabines et d'essieux à Westerlo. Pour elles, ce projet n'est en rien contraire au principe de l'investisseur privé en économie de marché, pas plus qu'il n'empêche une allocation optimale des ressources, étant donné que les équipements nécessaires existent déjà à Westerlo et que le nombre de 3 500 emplois englobe les deux nouvelles sociétés, ce qui laisse une certaine marge de manœuvre. La Région flamande s'est donc comportée en l'occurence comme tout investisseur qui place son capital en vue d'en tirer une rémunération normale à long terme (voir l'avis de la Cour de justice dans les affaires C-305/89 et C-303/88).

V

En ouvrant la procédure prévue par l'article 93 paragraphe 2 du traité, la Commission énumérait les interventions de la Région flamande en faveur de la société DAF qui demandaient à être examinées au regard de l'article 92 du traité pour les raisons suivantes.

— La vente des actifs de l'ancienne société DAF à la nouvelle ainsi que le rôle des pouvoirs publics peuvent laisser penser qu'un avantage financier, sous la forme d'un prix d'achat réduit de ces actifs — dont une technologie de pointe et un grand stock de camions invendus — par rapport au prix qui aurait pu être obtenu dans une offre plus concurrentielle, a été conféré à la nouvelle société. Cela a permis à la nouvelle personne morale — en fait essentiellement la même société qu'auparavant — de continuer à soutenir la concurrence en ayant fait table rase du passé.

— Les modalités de la prise de participation publique dans le capital à risque de la nouvelle société (983,7 millions de francs belges de fonds propres et 370 millions de prêt participatif) doivent être examinées au regard du principe de l'investisseur en économie de marché et comparées aux conditions auxquelles les investisseurs privés ont eux-mêmes participé à ce capital. S'il apparaissait que ces mesures comportent des éléments d'aide d'État à la nouvelle société, le plan d'exploitation devrait être étudié à la lumière des dispositions de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur de l'automobile concernant les aides à la restructuration.

— Enfin, il y a le fait que l'État belge et la Région flamande n'aient pas demandé de prime pour la garantie publique couvrant le prêt de 644,5 millions de francs belges consenti aux conditions du marché et transféré par la NMKN de l'ancienne à la nouvelle société.

Dès l'ouverture de la procédure, par conséquent, la Commission était parvenue à la conclusion que toutes les aides accordées à la filiale belge de l'ancienne société DAF avaient été entièrement remboursées sur la vente de ses actifs, de sorte qu'il n'y avait pas eu aide d'État des autorités belges à l'ancienne société DAF dans ce contexte.

Après avoir examiné dans le détail les informations reçues à la fois dans le cadre de cette procédure et de celle relative aux aides des autorités néerlandaises à la société DAF, la Commission considère que, en ce qui concerne la vente des actifs de DAF België NV et le rôle joué par les autorités publiques dans cette vente, les administrateurs judiciaires ont fait preuve de l'indépendance requise dans l'exercice de leur mission. Vu l'interdépendance économique de ces actifs avec ceux de la société mère, pour lesquels un prix global avait été convenu d'avance sous réserve de l'acceptation par les liquidateurs belges et l'offre faite pour les avoirs belges de DAF NV, ils ont vendu ces actifs à un prix raisonnable, supérieur à leur valeur de liquidation. Si l'on peut penser, d'un point de vue économique, que DAF Trucks Vlaanderen NV a obtenu un avantage financier en se procurant ces actifs à un prix inférieur à celui qu aurait résulté de la mise en concurrence de plusieurs offres, les administrateurs ne sont pas tenus d'organiser un appel d'offres. Compte tenu également des informations dont ils disposaient et de ce

qu'ils étaient pressés par les acheteurs potentiels, il est raisonnable de conclure que les administrateurs ont respecté les termes de leur mandat en vendant les actifs en question à un prix aussi élevé que possible. Enfin, confirmation a été donnée que les deux sociétés DAF België NV et DAF Trucks Vlaanderen NV sont deux entités juridiquement distinctes et totalement indépendantes l'une de l'autre.

En ce qui concerne la vente des actifs de la société mère DAF NV et le rôle joué sur ce point par les autorités publiques, nous renvoyons à la décision parallèle prise par la Commission dans l'affaire C-38/93.

S'agissant de la participation de l'État au capital à risque de DAF Trucks NV et de DAF Trucks Vlaanderen NV, la Commission considère que l'hypothèse émise lors de l'ouverture de la procédure, selon laquelle cette participation pouvait constituer une aide, ne tient pas devant les faits. Après vérification du pacte d'actionnaires et de divers autres documents, la conclusion qui s'impose est que l'État a fourni ce capital à risque dans les mêmes conditions que les actionnaires privés, dont la part n'est nullement négligeable sur le plan économique. L'examen détaillé du plan d'exploitation montre que l'on peut s'attendre à un rendement raisonnable de ces capitaux. Après avoir pris connaissance également des observations sur les conditions auxquelles les autorités flamandes ont subordonné leur participation, la conclusion est que cette participation est bien conforme au principe de l'investisseur en économie de marché (1). Elle ne contient par conséquent aucune aide d'État.

En ce qui concerne les primes de risques perçues ou non par l'État belge ou la Région flamande sur les garanties publiques couvrant des prêts à risque et consentis aux conditions du marché à DAF Trucks Vlaanderen NV, la Commission est d'avis que le transfert effectué et le rééchelonnement des prêts et des garanties par la NMKN et les autorités publiques sont conformes au droit et à la pratique belge. Bien que la Commission partage l'opinion des autorités flamandes, selon laquelle ce transfert de dettes ne signifie pas que la nouvelle société soit le successeur légal de l'ancienne, il n'est pas possible pour autant de conclure que cette dernière a déjà payé une partie des primes de risque afférentes aux garanties publiques qui protègent désormais la nouvelle société.

DAF Trucks Vlaanderen NV bénéficie d'une garantie de l'État de 223,35 millions de francs belges et d'une autre de la Région flamande de 791,25 millions de francs belges. Pour cela, elle a payé en tout et pour tout une prime de risque à la Région flamande de 1,5 % sur un montant de 395 millions de francs belges correspondant à l'augmentation de la garantie offerte par les autorités de cette région. Il faut aussi noter à cet égar que la baisse de la garantie de l'État belge compense largement ladite augmentation. En ne payant pas la prime de risque de 1,5 % sur le reste des garanties publiques accordées par l'État belge et la Région flamande (soit, au total, 619,6 millions de francs belges), la nouvelle société DAF a obtenu un avantage financier injustifié que la Commission évalue à 9,294 millions de francs belges au moment du transfert de la dette et des garanties.

Étant donné que DAF Trucks Vlaanderen NV fabrique des essieux et des cabines pour les camions vendus par DAF Trucks NV sur le marché européen très concurrentiel dont DAF détient une part de 6,8 % (poids total en charge de plus de 6 tonnes), force est de conclure que cette mesure d'aide tombe sous le coup des dispositions de l'article 92 paragraphe 1 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE).

VI

En ne notifiant pas la mesure d'aide susmentionnée consentie en faveur de DAF Trucks Vlaanderen NV, le gouvernement belge a enfreint l'article 93 paragraphe 3 du traité. En effet, le gouvernement belge n'ayant pas notifié cette mesure en temps utile, la Commission n'a pas été en mesure de présenter ses observations la concernant avant sa mise en œuvre. L'aide en question ayant été accordée en violation de l'article 93 paragraphe 3 du traité, elle est par conséquent illégale.

VII

La Commission considère que l'aide illégale de 9,294 millions de francs belges octroyée à DAF Trucks Vlaanderen NV du fait de la non-perception de la prime de risque habituelle sur un montant de 619,6 millions de francs belges de garanties publiques transférées de la société faillie DAF België NV n'est pas compatible avec le traité.

L'article 92 paragraphe 1 du traité pose le prinicipe selon lequel, sauf dérogations prévues par ce même traité, les aides qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres. L'article 92 paragraphe 2 et paragraphe 3 énonce les conditions dans lesquelles ces aides sont toutefois permises ou peuvent être autorisées.

L'article 92 paragraphe 2 du traité précise ainsi quels types d'aides sont compatibles avec le marché commun. En l'occurence, ni la nature, ni le lieu, ni l'objectif de l'aide en question ne correspondent aux critères énoncés.

L'article 92 paragraphe 3 du traité ajoute que d'autres aides peuvent être jugées compatibles avec le marché commun. Cette compatibilité doit être déterminée dans le contexte de la Communauté et non pas d'un seul État membre. Afin de préserver le bon fonctionnement du

(1) Communication de la Commission sur les relations financières entre les États membres et leurs entreprises publiques, (JO n° C 273 du 18. 10. 1991).

marché commun et compte tenu des principes édictés par l'article 3 point g) du traité, les exceptions au principe de l'article 92 paragraphe 1 énumérées à l'article 92 paragraphe 3 doivent être strictement interprétées lors de l'examen d'une aide individuelle ou d'un régime d'aide quelconque.

En particulier, la Commission a adopté en ce qui concerne l'industrie automobile un ensemble de dispositions (encadrement communautaire) qui fixent les critères permettant d'évaluer la compatibilité avec le marché commun des aides à cette industrie, limitant de ce fait la marge de manœuvre que laisse l'article 92 paragraphe 3 du traité.

En l'occurence, l'aide ayant été accordée à la filiale d'un constructeur automobile fabriquant des essieux et des cabines pour camions et ne s'inscrivant ni dans le cadre d'un régime d'aide approuvé ni dans celui d'un projet particulier, elle aurait dû être notifiée conformément à l'encadrement communautaire des aides d'État en faveur de l'industrie automobile. La Commission doit par conséquent évaluer si cette aide est compatible avec les critères retenus dans cet encadrement.

L'avis de la Commission est que l'aide en question ne correspond apparemment à aucun des six premiers types d'aides prévus dans cet encadrement, à savoir le sauvetage et la restructuration, les aides à finalité régionale, l'investissement à des fins d'innovation ou de rationalisation, la recherche et le développement, la protection de l'environnement ou les économies d'énergie et la formation professionnelle. Les autorités belges n'ont d'ailleurs pas soutenu que les investissements en cause aient poursuivi de tels objectifs. en particulier, bien que la région dans laquelle l'usine est située puisse bénéficier d'aides à finalité régionale en vertu de l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité, force est de constater que le soutien apporté ne correspond pas à une application normale de ce type d'aides, ni qu'il peut être considéré comme ayant un objectif régional. On se trouve donc nécessairement dans le septième cas de figure, celui de l'aide au fonctionnement. Or, l'encadrement communautaire stipule qu'aucune nouvelle aide au fonctionnement ne sera permise dans ce secteur étant donné les distorsions particulièrement fortes qu'engendrent ces aides et l'absence d'un lien quelconque avec les objectifs susmentionnés.

En foi de quoi, la Commission doit conclure que l'aide d'exploitation de 9,29 millions de francs belges consentie par les autorités belges à la société DAF Trucks Vlaanderen NV n'est pas compatible avec les conditions qui doivent être remplies pour que s'explique l'exception visée à l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité, comme l'exige l'encadrement communautaire des aides d'État à l'industrie automobile.

Il ressort de tout ce qui précède que la mesure d'aide en faveur de la DAF Trucks Vlaanderen NV est non seulement illégale parce que le gouvernement belge n'a pas rempli les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 93 paragraphe 3 du traité, mais également incompatible avec le marché commun car elle ne remplit pas les conditions qui doivent être respectées pour que s'applique l'une des exceptions prévues par l'article 92 du traité. Cette aide est par conséquent incompatible également avec le fonctionnement de l'accord sur l'EEE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

L'aide accordée par la Région flamande de Belgique à la société DAF Trucks Vlaanderen NV, dont le montant à la date où elle a été octroyé est évalué à 9 294 000 francs belges, est illégale et incompatible avec le marché commun au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité et, par voie de conséquence, incompatible avec le fonctionnement de l'accord sur l'EEE.

Article 2

DAF Trucks Vlaanderen NV restitue au gouvernement belge la totalité des 9 294 000 francs belges ; s'y ajoutent des intérêts calculés sur ce montant à compter de la date d'octroi de l'aide, à un taux égal à la valeur en pourcentage à cette date du taux de référence servant au calcul de l'équivalent-subvention net des aides régionales en Belgique.

Article 3

Le gouvernement belge informe la Commission dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision des mesures qui ont été prises pour s'y conformer.

Article 4

Le royaume de Belgique est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 4 octobre 1995.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission